ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 4. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 30 stycznia 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 116**

Wisła Pomorska.

Pod tym tytułem świeżo ukazała się nakładem T-wa propagandy budowy dróg i budowli wodnych w Polsce praca inż. komunikacji Michała Wojtkiewicza. Skład główny: Warszawa, Książnica-Atlas. Str. 52. Cena 2 zł.

Niewielka ta książeczka zasługuje na baczną uwagę wszystkich interesujących się sprawami żeglugi na Wiśle, a nawet i szerszego ogółu ze względu na znaczenie poruszanych zagadnień dla sprawy bezpieczeństwa nizin wiślanych w całym dolnym biegu Wisły, z czem się łączy polityczna sprawa zarządu Żywej Wisły na terenie Woln. Miasta. Opracowanie tematu rozłożone jest przez inż. M. Wojtkiewicza na dwie części, przyczem ukazująca się książeczka stanowi pierwszą, krytyczną część dzieła.

Oto treść tej części: I. Geneza Wisły Pomorskiej, II. Obwałowanie Wisły Pomorskiej, III. Regulacja ujścia Wisły, IV. Normalizacja Wisły Pomorskiej. V. Łamanie lodów na Wiśle Pomorskiej, VI. Konserwacja Wisły Pomorskiej. VII. Wisła Pomorska, jako droga wodna. VIII Bilans opieki pruskiej nad Wisłą Pomorską. Streszczenie ,Plan Wisły Pomorskiej.

Główną zasługą autora jest nietylko krytyczne oświetlenie tak ważnej sprawy, lecz również zestawienie szeregu danych historycznych, na które w Polsce dotychczas prawie że się nie powoływano. Przytoczymy tu dla przykładu niektóre:

„Od połowy XVIII stulecia wznowiono roboty dla uregulowania podziału wód. Sejm Rzeczypospolitej z r. 1768 przeznaczył w tym celu subsydjum jednorazowe w kwocie 50,000 złp. Z początku budowano przy Narożniku Montawskim, potem przeniesiono roboty na wierzchołek wyżej położonej Kępy. Jednocześnie usiłowano pokierować pochodem lodów za pomocą wałów powodziowych." (Str. 17).

„Wisła w dawnej Rzeczypospolitej Polskiej korzystała z opieki prawa, ochraniającego drogi wodne publiczne w tych czasach, gdy nadużycia feudalne prześladowały żeglugę na rzekach niemieckich.

Sejm z r. 1768 przyznał na oczyszczenie rzek, oraz naprawę mostów kwotę coroczną 200,000 złotych polskich i położył w ten sposób początek organizacji państwowej technicznego zarządu dróg wodnych." (Str. 20).

Prawa polskie już od początku XV stulecia brały w opiekę drogi wodne. Statut Piotrkowski z r. 1447 dał początek ostrzejszym przepisom, które od tego czasu regulowały wznoszenie budowli na rzekach i zalecały usuwanie przeszkód na szlaku wodnym. Sieć naturalnych dróg wodnych w Polsce, wolna od panujących gdzieindziej zdzierstw feudalnych, była oddawna w zupełnym porządku według pojęć ówczesnych. Wielkie rozgałęzienie tej sieci, zebranej w dwie grupy z Wisłą i Niemnem na czele, nadawało jej wartość nawet bez połączeń sztucznych.

Wczesny zanik imperjalizmu musiał opóźnić w Polsce budowę dróg wodnych sztucznych, jednakże pierwsze większe kanały żeglowne w Anglji i w Polsce były zbudowane niemal równocześnie przez dwóch magnatów, księcia Bridgewater i księcia Ogińskiego, w latach 1759—65 i 1770—84." (St. 34).

Z powyższych cytat widać, w jakiej mierze rozprawa inż. Wojtkiewicza uwzględnia rozwój historyczny regulacji Wisły. Dla opracowania tematu, technicznego to największa zaleta. W każdym z wymienionych rozdziałów autor wskazuje na stopniowość rozwoju poszczególnych zadań ogólnego zagadnienia uregulowanej i dostępnej dla żeglugi w jaknajwiększej mierze Wisły Pomorskiej.

Autor przekonywująco udowadnia, iż ani regulacja dla celów bezpieczeństwa nizin przybrzeżnych, ani dla celów żeglugi nie dała pożądanego wyniku, tak że pod koniec regulacji pruskiej, w r. 1913 niebezpieczeństwo powodzi, na skutek groźnego niebezpieczeństwa przerwania wałów nietylko nie zmniejszyło się, lecz nawet się zwiększyło. Dla żeglugi również nie uzyskano odpowiednich wyników, tak że pod względem najmniejszych głębokości użytecznych przy niskich wodostanach Wisła dolna się dziś nie różni wiele od Wisły środkowej, nieuregulowanej, u-

względniajac oczywiście, że rzeka bliżej ujścia w naturalnym stanie również powinna być nieco głębsza.

Najgorszem jednak stało się niebezpieczeństwo pochodu lodów, które przez zastosowanie poprzecznych tam — główek, czyli ostróg przy ostatniej pruskiej regulacji stało się najgroźniejszą plagą, gdyż lód między ostrogami trzyma jak w kleszczach. Przez to też zaczęły powstawać zatory, piętrzące wodę na Wiśle na taką wysokość, jaka przed tem nigdy historycznie na Wiśle notowana nie była. Taki zator, wywołany wadliwą regulacją wywołał rekordowe spiętrzenie wody przy widłach Nogatu i okropną klęskę 1888 r. pod Malborkiem. Dopiero łamanie zawczasu lodów przy pomocy flotyli parowych lodołamaczy usunęło przynajmniej część niebezpieczeństwa, wywołanego przez regulację — tworzenie się zatorów przy wiosennym pochodzie lodów, któremu przed tem zapobiegano kosztownem ręcznem kopaniem kanału wzdłużnego na Wiśle na przestrzeni kilkudziesięciu do paruset kilometrów.

Dziś lodołamacze oczyszczają Wisłę Pomorską rokrocznie od ujścia do Grudziądza i Chełmna a nawet niekiedy do Torunia. Niebezpieczeństwo swobodnych wysokich wód jednak do dziś nie jest usunięte, co pokazała rekordowa wysoka woda r. 1924, wyższa prawie we wszystkich notowanych punktach przybrzeżnych nad Wisłą Pomorską za 130 lat wstecz uwzględniając tylko powodzie swobodne, bez zatorów. Dowodzi to niezbicie, że regulacja pruska zwiększyła znacznie niebezpieczeństwo powodzi.

„Koszta utrzymania Wisły w nałożonych kleszczach ma ponosić obecnie Rząd Polski, jak również odpowiedzialność za bezpieczeństwo nizin, zagrożonych wysokim spiętrzeniem wód powodziowych.

Ale w ciągu lat kilkudziesięciu warunki ekonomiczne, które doprowadziły do obwałowania Wisły Pomorskiej, muszą doprowadzić również do obwałowania reszty dorzecza Wisły. Wówczas na rzekach o znacznej długości, po ogrodzeniu ich dawnych rozlewów wałami, wody powodziowe, jak to jest ogólnie uznane, zaczną spływać o wiele gwałtowniej. Dopiero wtedy zdolność Wisły Pomorskiej do pełnienia jej przeznaczenia naturalnego zostanie wystawiona na ostateczną próbę, to też zawczasu należy rozstrzygnąć, czy roboty, wykonane na Wiśle Pomorskiej za rządów pruskich nie staja na przeszkodzie do obwałowania reszty dorzecza.

Niech powyższe urywki posłużą jako zachęta dla naszych czytelników dc zaznajomienia się całkowicie z wysoce interesującą i dającą do myślenia rozprawą inż. M. Wojtkiewicza. „Być może" pisze jej autor we wstępie „czytelnik spotka tam rzeczy, przeczące jego ustalonym poglądom. Jeżel dołoży trudu przeczytać z czasem część drugą, przekona się, sądzę, że tylko w pracowitem sprawdzeniu prawd ustalonych leży droga do wyzwolenia z pod supremacji niemieckie na polu technicznem."

Pozostaje tylko życzyć, ażeby dzisiejsze niepomyślne warunki nie tamowały pracy samodzielnych badaczy praktyków tej miary co inż. M. Wojtkiewicz i pozwoliły mu na ogłoszeni drukiem w bliskim czasie drugiej części rozprawy.

Kronika portowa.

Wywóz węgla polskiego przez port gdański do 1-go stycznia 1926 roku

do: w tonach po 1000 kg.

	wywóz całkow.	Danji	Szwecji	Włoch	Finlandji	Łotwy	Litwy	Polski	Estonji	Francji	Norwegji	Holand
w czerwcu 1925	3020	3020	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ lipcu „	31601	9122	10570	7500	192	4217	—	—	—	—	—	—
„ sierpniu „	78506	28686	39616	—	1323	7946	935	—	—	—	—	—
„ wrześniu „	86898	15899	54973	5900	918	9001	—	207	—	—	—	—
„ październ. „	108410	30311	50879	—	—	19052	4675	393	570	2530	—	—
„ listopadz. „	144933	63755	55573	—	3775	15230	2425	390	625	—	540	2620
„ grudniu „	133224	39695	70759	4289	626	15455	—	—	—	2400	—	—
	586592	190388	282370	17689	6834	70901	8035	990	1195	4930	540	2620

Uwagi: Powyższa tabela wymaga pewnych wyjaśnień. Wszystkie liczby są za małe z powodu tego, że nie liczony jest węgiel bunkrowy, pod kotły statków. W przybliżeniu doliczyć należy 10 proc. do powyższych liczb ażeby otrzymać całkowitą ilość eksportowanego przez Gdańsk węgla polskiego.

Rubryka „Polska" znalazła się z powodu reimportu lichtugami morskiemi niewielkiej ilości węgla z Gdańska do Gdyni.

Do Włoch odjechały 2 statki większe „Valdirosa" w lipcu i „Valsalice" we wrześniu, oraz norweski parowiec „Lic" w grudniu. Wszystkie statki odeszły do Genui.

Do Francji odszedł węgiel na szweckich parowcach w październiku i grudniu. Portem przeznaczenia był Rouen, główny port dla wwozu węgla i drzewa północn. we Francji.

Rozwój eksportu do Litwy (Kłajpedy) jest w grudniu jakby zahamowany. W rzeczywistości w grudniu zaczyna się wzmożony eksport węgla do Kłajpedy z Gdyni.

Najlepiej się rozwija eksport do Danji, Szwecji i Łotwy, a jednak w tych kierunkach grudniowe liczby są za małe, z powodu przejęcia części eksportu do tych krajów przez Gdyni jak również z powodu mrozów i okresu świąt.

Eksport do Finlandji słabnie w grudniu z powodu zamarznięcia większoś fińskich portów.

Eksport do Holandji i Norwegji je jeszcze nikły, jednak początek ekspo tu do Holandji świadczy o tem, że na węgiel górnośląski w stanie jest konk rować nawet w tym kraju, położony w pobliżu niemieckiego węgla westfa skiego — z tym ostatnim.

W przyszłości należy oczekiwa dalszego wzmożenia eksportu naszeg węgla do wszystkich krajów bałtyckic i do Francji.

Ruch polskich statków w ubiegłym tygodniu.

S/S: WAWEL: Dnia 13 b. m. opuścił Bergen z ładunkiem 700 ton saletry do Menstadu i Nyköpingu, oraz 1000 baryłek śledzi do Gdańska. Dnia 19 bm. przybył do Menstadu. Przewidziane przybycie do Gdańska dnia 27 b. m. Z Gdańska statek prawdopodobnie odejdzie do Anglji z ładunkiem drzewa i zboża. Z powodu silnej burzy z Skagerraku statek miał małą awarję i musiał schronić się do portu w Kristianssand.

S/S: WISŁA: Dnia 13 b. m. opuścił Rügenwalde z balastem do Gdańska. Dnia 14 b. m. przybył do Gdańska. Dnia 15, 16 i 17 b m. ładował 600 ton zboża. Z powodu silnej burzy w Skagerholmu. Dnia 17 b. m. opuścił Gdańsk. Dnia 19 b. m. przybył do Stockholmu. Dnia 23 b. m. opuścił Stockholm z 70 tonami ładunku mieszanego do Gdańska. Przybycie do Gdańska dnia 26 bm. Z Gdańska statek prawdopodobnie odpłynie do Anglji z ładunkiem zboża i drzewa.

Zezwolenie importowe dla artykułów kolonjalnych tylko bezpośrednio na Gdańsk lub Gdynię.

Stowarzyszenie Kupców Polskich zwraca uwagę importerów artykułów kolonjalnych, iż zezwolenia na przywóz tego rodzaju artykułów, opatrywane są klauzulą „przy bezpośrednim transporcie (kraj pochodzenia) — Gdańsk". Dotyczy to np. transportów śledzi z Norwegji i Anglji, słoniny i smalcu z Holandji i Anglji itp.

Składanie przeto podań o zezwolenie na przywóz do Polski artykułów leżących na składach w portach niemieckich (Szczecin, Hamburg) uznać należy za bezcelowe, gdyż Ministerstwo Przemysłu i Handlu nie będzie udzielało zwolnień od powyższej kauzuli.

Z prasy.

W „Głosie Prawdy" p. A. Uziembło pisze p. t. „Państwowa Rada Morska": Rzeczą wprost nieodzowną już dzisiaj jest powołanie do życia państwowej rady morskiej. Mamy już radę kolejową, rolniczą, mieliśmy szereg tego rodzaju instytucyj powoływanych z okazji różnych zarządzeń gospodarczych. Morze jest rzeczą zbyt poważną, aby można było jego sprawy rozstrzygać bez zasięgnięcia opinji sfer zainteresowanych, zbyt doniosła, by nie dążyć wszelkiemi siłami do zjednoczenia na niem wszystkich zainteresowań, zarówno społecznych jak i polityczno-państwowych.

Do rady takiej powinni wejść przedstawiciele ministerstw przemysłu i handlu (do niego winno należeć przewodnictwo), spraw wojskow., wewnętrznych, zagranicznych i rolnictwa (ewentualnie przedstawiciel robót publicznych). Rzeczą odnośnych resortów będzie zapewnić głos w radzie: wojewodzie pomorskiemu, komisarzowi generalnemu Rzeczypospolitej w Gdańsku, urzędom marynarki handowej i rybołóstwa morskiego. Dalej winni zasiadać w niej: reprezentanci przemysłu, rolnictwa, eksporterów i importerów oraz powołani rzeczoznawcy ze sfer naukowych i społecznych, a wreszcie przedstawiciele towarzystw żeglugowych.

Żegluga wewnętrzna.

Z Wisły.

Dość przeciągły okres niezbyt silnych mrozów wywołał w końcu około 18—21-go stanięcie Wisły, jednak tylko miejscami. Powłoka lodowa nie zdołała się ustalić i około 25-go przy silnej odwilży lód ruszył wszędzie, prócz Zawichostu.

Gęsta kra idzie bliżej ujścia, im dalej w górę rzeki, tem słabszy jest odpływ kry. Należy mieć na uwadze, że brzegi Wisły, zwłaszcza w dolnym jej biegu są dziś, po opadnięciu wód, zawalone krą, tak że ponowne stanięcie w razie powrotu mrozów jest o wiele łatwiejsze. Ta kra brzegowa, o ile nie zejdzie stopniowo, jest niebezpieczna przy raptownych wezbraniach wiosennych, sprzyjając możliwości zatorów nawet po oczyszczeniu nurtu przez lodołamacze.

Ostatni pochód lodów, który zakończył się czasowem stanięciem Wisły zastał na Wiśle cztery pociągi berlinek, które wracały z Gdańska. Jedna berlinka ze słabym holownikiem spławiła się do Einlage, dwa pociągi berlinek duały się do portów zimowych kyżej położonych, jeden pociąg zaś został w Tczewie.

Na krótko, bo zaledwie na 36 godzin przed stanięciem parowiec z tylnem kołem „Kozietulski" wprowadził do portu zimowego w Tczewie 1000-tonową berlinkę Tow. Zjednocz. Żegl. Pol., która w nadzwyczaj trudnych warunkach wytrwała na rzece od 11-go do 19-go stycznia, podczas pochodu lodów. Z powodu tego wypadku, który nieomal nie skończył się utratą kosztownego objektu rzecznego, byłoby pożądanem definitywne wyjaśnienie ministerstwa, czy statki rzeczne, znajdujące się w bezpośrednim niebezpieczeństwie ze względu na pochód lodów mają prawo ukrycia się do portu zimowego, chociaśby wolne miejsce później było tam potrzebne.

Inną jest sprawa, czy przy rozpoczęciu łamania lodów nie można zmusić berlinki przejść czasowo do portu niżej położonego, które to przejście jest zawsze możliwe.

Jak wiadomo, jeszcze za pruskich rządów, żeglugowcy niemieccy urzędowo i na zjazdach użalali się na zaniedbanie na Wiśle interesów żeglugi. Jak się zdaje, prawa żeglugi musiałyby u nas ulec lepszemu określeniu, niż dotychczas.

W środkowym biegu Wisła stoi pod Zawichostem już od 18-go, wyżej zaś jeszcze w d. 22 b. m. była wolna od kry.

Ruch na drogach wodnych pomiędzy Wisłą a Wartą w r. 1925

(Według danych Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy).

Ruch na drogach wodnych pomiędzy Wisłą a Wartą w r. 1925 był przerwany wskutek mrozów od 1—5 stycznia i od 1—29 grudnia. Nieco dłuższa przerwa była tylko na górnej Noteci, a mianowicie od początku stycznia do końca marca i to z powodu mrozów i naprawy śluz w Antoniewie i Łochowie. Stan wody dla żeglugi był przez cały rok zadawalniający, tak na Wiśle jak i na innych przestrzeniach tutejszej Inspekcji, tak że żegluga odbywała się bez żadnych przeszkód.

Najwyższy stan wody na Wiśle był 6. 7. 25, 6,90 na Brdzie 7,34 (śluza Brdyujście):

Ruch towarów na wspomnianych drogach w r. 1925 był znacznie większy od poprzedniego, jednak drzewa przewieziono mniej niż w r. 1924, z powodu wojny gospodarczej z Niemcami.

Przez śluzę w Brdyujściu przewieziono **towarów** w tonach w r. 1925 w kierunku

Wisła—Brda	13 103 t.
Brda—Wisła	55 885 „
razem	68 988 „
w roku 1924	44 900 „
zatem r. 1925 więcej o	24 088 t.

Drzewa spławiono przez wyżej wymienioną śluzę w kierunku

Wisła—Brda	431 264 m^2
Brda—Wisła	38 986 „
razem	470 230 m^2
w roku 1924	832 416 „
zatem w r. 1925 mniej o	362 186 m^2

Przez **śluzę w Bydgoszczy** przewieziono **towarów**

Wisła—Brda	43 751 t.
Brda—Wisła	21 808 „
razem	65 559 t.
w roku 1924	33 744 „
zatem w r. 1925 więcej o	31 815 t.

Drzewa spławiono w kierunku

Wisła—Brda	40 712 m^2
Brda—Wisła	283 146 „
razem	323 858 m^2
w roku 1924	235 795 „
zatem w r. 1925 więcej o	88 063 m^2

Z powyższego wynika, że z powodu wojny gospodarczej z Niemcami spławiono więcej do Gdańska jak do Niemiec.

Przez **śluzę w Gromadnie** przewieziono **towarów** z dołu

Ujście—Nakło	362 t.
Nakło—Ujście	25 433 „
razem	25 795 t.
w roku 1924	19 307 „
zatem w r. 1925 więcej o	6 488 t.

Przez **śluzę w Lisimogonie** przewieziono **towarów** z góry (Łabiszyn)



Podróże morskie i sport wodny

Szkuner z pomocniczym motorem „Hussar".

Jedna z najciekawszych budowli statków żaglowych najnowszych, zaopatrzonych w silnik spalinowy jest wielki yacht amerykański „Hussar" (Huzar) zbudowany jednak w Europie. Kadłub i maszyna jest zbudowana na stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze. Plan budowy kadłuba pochodzi od amerykańskiej firmy inżynieryjnej, żagli dostarczyła angielska firma Ratsey i Lapthorn (Cowes). Najciekawszą jednak osobliwością tego pięknego żaglowca jest silny motor spalinowy systemu Burmeister i Wain, odgrywający na tym statku rolę o wiele donioślejsza niż zazwyczaj mają pomocnicze motory na żaglowcach, nieproporcjonalnie słabe do wielkości tych statków.

„Hussar" ma następujące wymiary: długość całkowita (z ościeniem-bukszprytem) 73,2 m., długość na pokładzie 60 m., długość linji wodnej 49,8 m. Szerokość prześwitna 10 m., wysokość prześwitna aż do górnego pokładu 6 m., pełne zagłębienie 4,4 m., wyporność 840 ton.

Siła motoru pomocniczego spalinowego 900 WKM. Szybkość pod motorem, bez żagli, 12 węzłów.

Dzięki wąskim kształtom kadłuba, lekkości statku i wielkości ożaglenia „Hussar" jest również bardzo szybkim żaglowcem. Pierwsze jazdy wykazały, że przy biegu ciasnym wiatrem (with the sails close hauled) szkuner daje przeszło 12 węzłów szybkości. Przy niezbyt słabych wiatrach statek ten jest więc jednak szybszy pod żaglami, aniżeli pod motorem. Dla ułatwienia zwrotów maszt przedni posiada również jeden żagiel poprzeczny.

Całkowita powierzchnia żagli wynosi około 22,000 stóp kwadr.

Nasze lewe zdjęcie przedstawia yacht „Hussar" w biegu pod samemi żaglami przy sile wiatru 4 do 5. Prawe zdjęcie przedstawia sześciocylindrowy motor Diesla typu yachtowego Burmeistra i Wain w Kopenhadze, w który jest wyposażony „Hussar". Motor jest pojedyńczego działania, czterotaktowy, rewersyjny, działający na jedną śrubę.

Śruba ma skrzydła ruchome, do nastawiania dla ruchu i dla żaglowego biegu, ażeby stawiać jaknajmniejszy opór. Nastawianie skrzydeł śruby wykonywa specjalny motor elektryczny Dwa specjalne motorki spalinowe poruszają dwie dynamo dla oświetlenia yachtu.

Zużycie ropału na yachcie jest mniejsze niż 2,75 tony na dobę. Promień działania yachtu bez użycia żagli i uzupełnienia zapasów paliwa wynosi 7,000 mil.

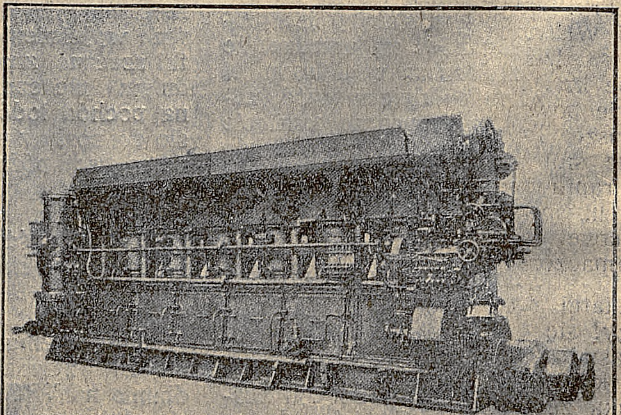
W rzeczywistości już przy odbiorze yachtu i jego pierwszej podróży z Kopenhagi ku brzegom Stanów Zjednoczonych wyjaśniło się, że mimo swych doskonałych właściwości jako statek żaglowy „Hussar" może przebyć dłuższą podróż jako statek czysto motorowy. Panowały bowiem przeciwne silne, nieraz gwałtowne wiatry. Podróż trwała dni 18, a w tym czasie żagle były rozwinięte zaledwie przez 29 godzin.

„Hussar" posiada pięć łodzi pomocniczych, w tem trzy motorówki i dwie łodzie ratunkowe. Pomieszczenia obliczone są na 19 ludzi załogi. Pomieszczenia właściciela yachtu i gości jego podróży składają się z wspaniale i praktycznie urządzonych 9 pokoi.

Należy uznać, że właściciel yachtu p. Edward F. Hutton ma gust i szczęśliwą rękę. Jego „Hussar" swem urządzeniem i swemi zaletami żeglarskiemi odbija jaskrawo od dziś rozpowszechnionego typu luksusowych yachtów parowych i motorowych wszystkich wielkości.



„Hussar" pod żaglami.



Motor „Hussar'a".

— do kanału bydgoskiego 37 953 t.
z kan. bydg. — w górę 483 „
razem 38 436 t.
w roku 1924 11 956 „
zatem w r. 1925 więcej o 26 480 t.

Drzewa spławiono
z góry 8 844 m^2
z dołu — —
w roku 1924 6 464 „
zatem w r. 1925 więcej o 2 380 m^2

Przez **śluzę w Łabiszynie** przewieziono **towarów** z góry (Pakość)
do kanału bydg. 39 611 t.
z kanału bydg. w górę 855 „
razem 40 466 t.
w roku 1924 11 295 „
zatem w r. 1925 więcej o 29171 t.

Przez **śluzę w Pakości** przewieziono **towarów** z góry (Gopło) — Łabiszyn 25 330 t.
z dołu Łabiszyn — Gopło 57 36 „
razem 30 706 t.
w roku 1924 14 416 „
zatem w r. 1925 więcej o 16 290 t.

Z tego cukru było 15,432 t., sody 2,451 t., buraków 5,657 t.

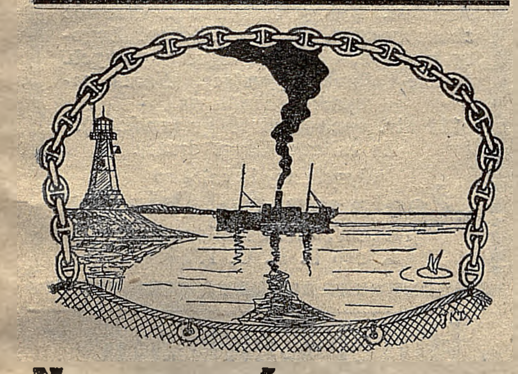
Jak z statystyki powyższych 3-ch śluz wynika (Łabiszyn, Pakość i Lisiogon), przewóz cukru i sody z górnej Noteci do Gdańska w r. 1925 znacznie się zwiększył.

Przez śluzę w Brdyujściu przejechało statków łącznie z łodziami 1399 z tego załadowanych berlinek i statków 553, zatem odsetek załadowanych statków: 39.

Przez śluzę w Bydgoszczy przejechało statków łącznie z łodziami 1365, z tego załadowanych berlinek i statków 522, zatem odsetek załadowanych statków: 37.

Płaca robotnika na śluzach na godzinę przez cały rok wynosiła 48 groszy.

Dochody za śluzowanie, kilometrowe oraz inne świadczenia wynosza w r. 1925 ogólnie 165,258,38 zł.



Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (19—25 stycznia).

19 stycznia: łot. par. Sigulda 1260 do Rygi (D — S), szw. par. Elfic 826 do Gotenburgu (B i S), łot. par. Turaida 950 do Rygi (D — S).

20 stycz.: niem. hol. Tiger z licht. Walter 292 i Vega 758 do Kopenhagi z koksem (Art.), niem. par. Ortlinde 671 do Koldingu (B i S), szw. par. Botte 778 do Norrköpingu (B i S).

21 stycz.: hld. par. Gelderland 1106 do Kopenhagi (Hansa), niem. par. Frikka 1583 do Rouen (B i S), szw. par. Framnaes 590 do Varbergu (Scand. Levante Line), niem. par. Ralum 185 do Ystadu z koksem (D — S), szw. par. Scotia 1087 do Sztokholmu (Art).

22 stycz.: niem. par. Mineral 309 do Skive (Rhd), łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg).

23 stycz.: szw. par. Nordost 628 do Malmö (B i S), duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Anni 698 do Trelleborgu (B i S), duń. par. Daneri 938 do Nakskov (B i S), szw. par. Viola 764 do Bordeaux (B i S).

24 stycz.: szw. par. Edward 717 do Norrköpingu (B i S), hld. par. Zuyd Holland 1141 do Kopenhagi (Hansa), szw. par. Dan 1267 do Kopenhagi (B i S), łot. par. Windau 281 do Windawy (Bg), szw. par. Pan 526 do Helsingborgu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 39,600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (19—25 stycznia).

19 stycz.: szw. par. Argus 486 do Londynu z drz. i tow. (Bg), duń par. Jortholm 866 do Liverpoolu z zb. drz i tow. (Rhd), niem. par. Marie Ferd. 932 do Londynu z drz. i tow. (Bg)

20 stycz.: duń. par. London 292 do Londynu (Bg).

21 stycz.: niem. par. Maron 303 do Horsensu (D — S).

22 stycz.: duń. par. Oerneborg 1055 do Manchesteru (Bg), niem. par. Fiducia 958 do South Adoa (Bg), gd. par. Hammonia 658 do Brake z podkładami (B i S), ang. par. Elfstone 791 do Londynu, niem. par. Arnold Köpke 450 do Haaren z podkładami (Rhd).

23 stycz.: gd. par. Maria Therese 696 do Newcastle (B i S), ang. par. Drynynar 1545 do Westhartlepol z drz. i zb. (Bg), niem. par. Sassnitz 349 do Rotterdamu (D — S), ang. par. Amleaside 506 do Londynu z zb. i drz. (Rhd).

24 stycz.: szw. par. Daland 1300 do Gotenburgu z tow. i drz. (Scand. Levante Line), szw. par. Estanvik 718 do Tynedocku (Bg), niem. par. Diana 657 do Gandawy (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 31,500 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (19—25 stycznia).

19 stycz.: niem. par. Anna Blumenthal 609 do Kopenhagi z żytem (Wolff), duń. par. Jortholm 866 do Liverpoolu z zb. drz. i tow. (Rhd).

20 stycz.: szw. par. Plato 473 do Darridocku (Rhd).

21 stycz.: szw. par. Casablanca 638 do Sharpness z pszenica (B i S), norw. par. Velang 361 do Gotenburgu (Pwe), duń. par. Vibeke Maersk 514 do Kardyfu (B i S).

23 stycz.: ang. par. Drynydar 1545 do Westhartlepool z drz. i zb. (Bg), ang. par. Amleaside 506 do Londynu z zb. i drz. (Rhd), duń. par. Marie 548 do Helsingforsu (B i S), niem. par. Elmstrom 483 do Birkenhead (Lcz).

25 stycz.: norw. par. Santa Cruz 931 do Oslo z tow. i zb. (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11.400 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański (19—25 stycznia).

21 stycz.: duń. par. Danelag 515 do Velskor z cukrem i fosfatami (B i S).

Statek powyższy wywiózł 600 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (19—25 stycznia.)

22 stycz.: hld. par. Garendrecht 2324 do Londynu z naftą i benzyną (Wolff).

Statek powyższy wywiózł 4,400 ton produktów naftowych.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
1. 2.	„ Hull	„ Hull	15. 2.	Kowno	Ellerman i Wilson Lines Agency Coy Ltd.
8. 2.	„ Londynu	„ Londynu	12. 2.	Smolensk	
15. 2.	„ Hull	„ Hull	19. 2.	Kowno	„
30. 1.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 1.	Baltriger	United Balt. Corp.
2. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 2.	Baltara	„
6. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 2.	„	„
9. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 2.	Baltriger	„
13. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 2.	„	„

Wodostany Wisły.

Styczeń Daty:	22	23	24	25	26	27	28
Kraków	—228	—229	—240	—240	—234	—220	—210
Zawichost	135	184	182	183	185	187	181
Warszawa	140	148	152	152	160	160	167
Płock	102	148	204	227	208	206	202
Toruń	23	—7	—1	13	42	170	127
Fordon	52	40	24	36	41	123	142
Tczew	174	154	146	150	180	179	159
Ujście (Schiewenhorst)	228	208	206	210	214	270	228

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.